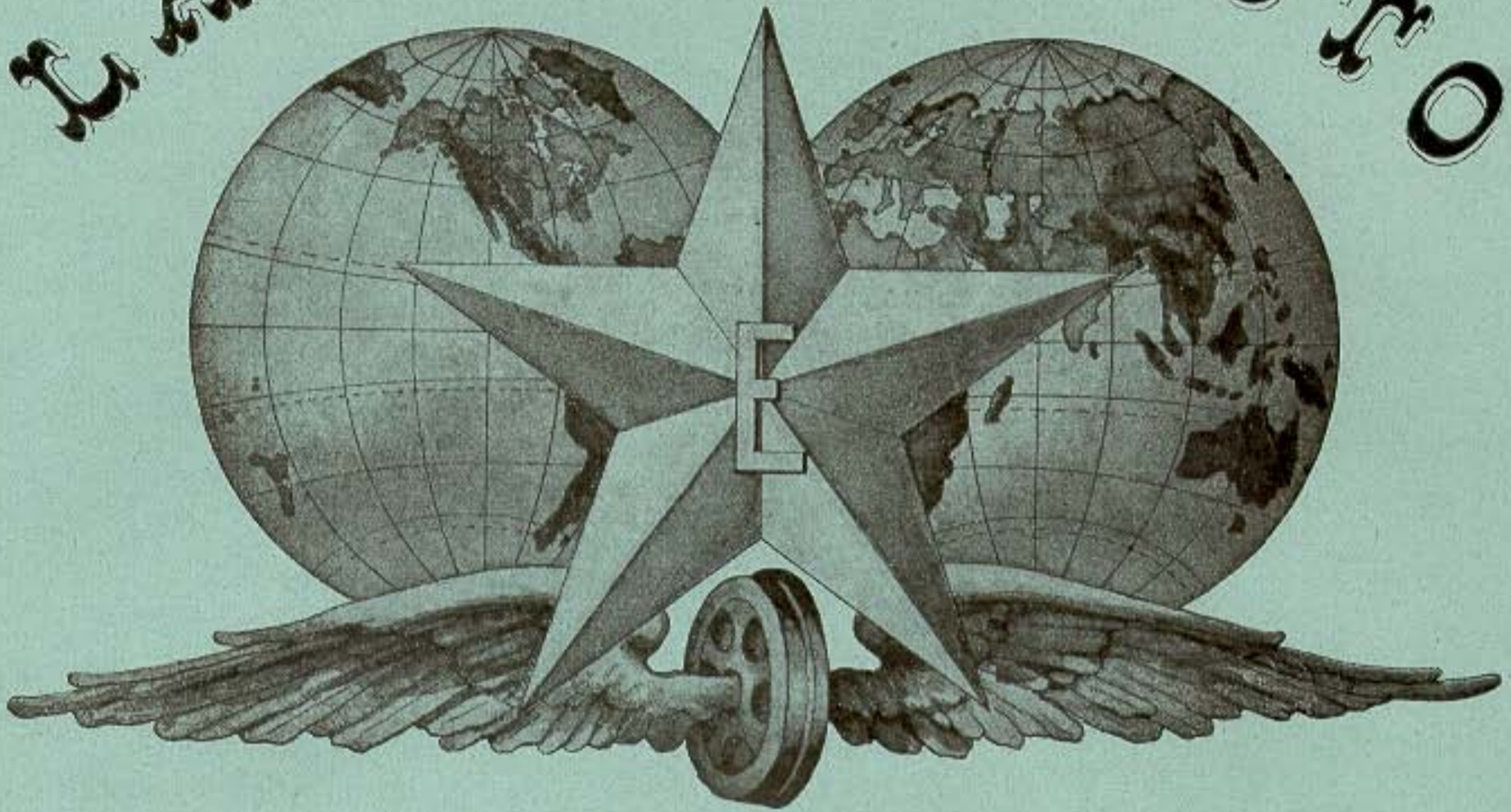


LA FERVOJISTO



Oficiala organo de
Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.
Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavio

Jaro III. Aprilo—Majo—Junio—Julio 1926. Nro. 9—10—11—12

LA ENHAVO

- I. F. Puhalo: Troa amaloreco.
Ing. Ouang: La fervojoj en Ĉinujo.
S. V. Stoinić: La unua restoracivagono sur mallarĝaj fervojlinioj en Europo.
J. Lobnik: Konstruado de Murman-fervojlinio dum mondmilito.
I. F. P.: Nova urbo Tergnier.
K. Giessman: Psikotekniko ĉe la fervojo.
* * * Internaciaj signo-elikedoj.
I. Hoek: Terura Pentekosto.
R. Horrisland: La norvegaj ŝtalfervojoj.
Ferio.
Kreozolimpregnita ligno.
F. Pethő: Interkomunikigo de la okcidenta Europo kun la malproksima Oriento.
H. Frank: La unua fervojo en Rusio.
I. F. P.: Rabatoj ĉe jugoslavaj ŝtalfervojoj.
* * * Diversaĵoj.
* * * El la movado.

LA FERVOJISTO

Jaro III.

Aprilo-Majo-Junio-Julio 1926.

Nro. 9—10—11—12.

TROA AMATORECO

estas konstatebla ĉe esperanta movado.

Sendube ke ĉiu konsentos kun mia opinio, se li nur iom pli serioze pripensos mian aserton.

Por montri, ke mi estas prava mi deziras nur mallonge citi kelkajn faktojn.

Nia asocio estas refondita okaze de XIII. U. K. en Praha en 1921 jaro.

Post tiu tempo jen pasis 5 jarojn.

5 jarojn da laboro kies rezultoj donas al ni tre valoran instruon por la estonto.

»Komenco de ĉiu laboro estas malfacila« oni diras! Sed ĉu plua laboro estas facila aŭ almenaŭ iom pli facila.

Post 2 jara sperto mi kuraĝas sentime aserti, ke daŭre labori kaj bone labori ankaŭ estas tre malfacile.

Unua entuziasmo pasas! Poste venas seriozeco kaj sento de respondeco antaŭ la postaj generacioj, kiuj prijugos objektivite nian nunan laboron.

Jen, ĵus pro tio nia movado, nia laboro en faka sfero ne devus havi signon de amatoreco, sed kontraŭe ĝi devus esti faka, tute faka.

Tio ne estas mia plejnovdata konstato. Tion mi jam vidis antaŭe, sed ne estis eble forigi ĝin. Feliĉe hodiaŭ la afero staras aliel.

Antaŭaj estraroj de nia asocio kontentigis per plej simplaj labormetodoj. Sufiĉis unu nomaro, unu kaslibro kaj kelkaj notlibretoj por administri la asocion.

Simile al ĉiu amato, ĉu ne?

Nun tio ne plu estas eble.

Kaj por tion plibonigi, fari laŭ faka maniero, necesis tempo. Tiu tempo estus utiligebla por aliaj laboroj, sed ni ĉion flanken lasis por fari tion kion ni konsideris plej grava.

Ni scias, ke niaj anoj murmuris pro malregula aperado de nia revuo. Ni scias, ke kelkaj prave (laŭ sia vidpunkto) plendas.

Sed ni ankaŭ scias, kio estis al ni ege bezona. Ĉu regula aperado de la revuo aŭ starigo de la plano por venonta laboro, preparo de diversaj aliaj aferoj, pri kiuj niaj anoj nuntempe ankoraŭ nenion scias, sed kiuj tre malhelpis nin plenumi ilian deziron.

Tamen ekzistas aliaj kiuj almenaŭ parte konas niaj klopodojn. Tio estas niaj stroj asesoroj. Kaj ili bone pripensis nian laboron antaŭ ol ili faris gravan proponon.

Temas pri estrarsanĝo!

Jam antaŭ multe da tempo ni demandis ilin pri la proponoj por elekto de nova estraro, ĉar nia estrarperiodo finiĝas.

Ĝoje ni konstatis, ke ili ĉiuj senescepte proponis reelekton de la nuna estraro. Tio do estas plej bona pruvo, ke ili estas kontentaj kun ni.

Iliaj respondoj estas tre interesaj kaj ni tre bedaŭras, ke ni ne povas ilin ĉiujn citi, ĉar certè niaj anoj trovas multe da valora materialo en la respondoj.

Mallonge dirite, niaj ĉi — jaraj klopodoj estis direktitaj ĉefe al tio, ke ni forligu nian internan organizon, ke ni solvu kelkajn gravajn problemojn kaj starigu nian program por venonta jaro.

Ĉio ĉi jen per mallongaj frazoj dirite postulis nian plenan forton kaj tio estas kaŭzo kiu nin malgis dediĉi nian laboron ankaŭ al aliaj aferoj.

Feliĉe ankaŭ tio alproksimiĝas al la fino kaj nova jaro estos jaro de novaj laboroj, kiuj sendube montros al niaj anoj kion ni faris en tiu ĉi jaro.

Ni forigis amatorecon el nia asocio. Ĝi fariĝis faka, tute faka kaj tio estas garantio, ke ĝi la momenton kiun ĝi bezonis por kolekti freŝajn fortojn por interne plibonigi, en venonta tempo bone utiligos por plua pliefika laboro.

I. F. P.

Ing. Ouang, Peking (Ĉinujo).

LA FERVOJ EN ĈINUJO.

Dum kvar miljaroj servis la ĉinoj nur al kulturo kaj tradicio de pasinteco malakceptante ĉiun novan ideon.

Ĉinujo havas 11.000.000 km² da surfaco kaj pli ol 400 milionojn da loĝantoj. Ĝi estas riĉa je mineraloj, karbo ktp. kaj precipe en terkultura rilato. Ĉina popolo estas adepto de religio de Konfucio kaj ĝenerale konata kiel tre modesta, kontentigebla, kaj volonte ĝi permesas al ĉiu eksploati siajn naturdonacojn. Hejme ĝi sentas sin tre feliĉa.

Nur dum lastaj jaroj eksentis la Ĉinoj, ke ilia ekzisto en la nuna mondo dependas de profitigo de ĝeneralaj kultura kaj scienca progresoj en aliaj landoj kaj ke materiala kaj intelekta kunlaborado de eksterlandanoj estas nepre necesa. Pro tio ili prenis sur sin rezigne ĉiujn, ofte eĉ malfavorajn, kontraktojn nur por atingi la kunlaboradon.

Niaj legantoj povos el sekvantaj linioj konstati kiel malfacile estis atingi la akcepton de la fervojo en Ĉinujo.

Ni povas disdividi la historion de la ĉina fervojo je tri periodoj. La unua estis de la jaro 1863, kiam oni la unuan fojon en »ĉiela regno« priŝtraktis la fervojan demandon, ĝis la jaro 1880.

Jam en la jaro 1863. estis prezentita al la registaro la petskribo, subskribita de 27 europaj komercistoj el Ŝanghai, en kiu oni petis permeson por konstruado de fervojlinio Ŝanghai — Souchow (grava centro, proks. 60 km. okcidente de granda marhaveno). Tiu petskribo estis rifuzita, pro malfavora raporto de ŝtata komisario, kiu estis peranto inter petintoj kaj la registaro. Kiel bazo por rifuzo estis citite, ke la fervojo por Ĉinujo povas esti nur

tiu okaze utila, se ĝi estos konstruata de la ĉinoj mem; kontraŭe se oni permesos la konstruon al eksterlandanoj, oni plifortigos per tio ilian influon en »Ĉiela regno« ankoraŭ pli multe. Jen, pro tio la registaro ne povis doni konsenton.

Du jarojn poste direktis la Europeanoj novan pe-ton por konstruado de 17 km. longa fervojlinio inter Shanghai kaj Woosung. La koncesio estis donita kaj la konstruado tuj ekkomencis. Sed pro diversaj okazintaĵoj oni povis nur en la jaro 1876, t. e. 11 jarojn post la ekkonstruo, transdoni la fervojlinion al la trafiko, kaj eĉ tiam nur por mallonga tempo, ĉar la ĉina registaro, kiu la trafikon transprenis ĝin interrompis dum sekvanla jaro.

Malgraŭ la malsukceso, kiun la Europeanoj, per tiu konstruado havis, la konstruado mem havis aliflanke grandan valoron por ĉinoj, ĉar la provo montris al la registaro, kian signifon povus havi la fervojo por alproksimigo de unuopaj provincoj de grandega ŝtato kaj por plifaciligo de politika unueco kaj ekonomia evoluo.

Post la 1880 ekkomencis la ĉina registaro transdonadi la konstruon de fervojlinioj al eksterlandanoj, aparte de linioj Peking—Mukden, Peking—Hankow, Ĉeng—Tai—Pienlo kaj de la linio Shanghai—Nanking, kiuj havas komunan longecon proks. 3000 kilometrojn.

La konstruado de tiuj linioj estis donita al anglaj kaj al franco-belgaj grupoj, kiuj devis havigi la necesan kapitalon kaj teknikan personaron. Ilia rolo konsistis ĉefe el havigo de kapitalo per eldono de ĉinaj ŝtataj biletoj kaj en kontrolo de la uzado de mono, por ebligi tiel gardi la rajton de la eksterlandaj posedantoj kaj de ĝenerala kredito de la de ĉina registaro garantiitaj biletoj.

Krom la avantaĝo kiun ĝuis la grupoj t. e. ke ili liveris la necesan materialon kaj ke ili kaŝe partoprenis kiel posedantoj, la grupoj havis ankoraŭ la avantaĝon partopreni ĉe la profito, kiun donis la fervojoj. La linioj mem prezentis unuarangan garantiitaĵon por la mondonintoj.

Ĝis la jaro 1905 estis la fervojoj subigitaj al tiu reĝimo. El la spertoj kolektitaj dum jaroj, venis la ĉina registaro al la konvinko, ke ĝis nuna koncesiformo ne respondis al ĝiaj deziroj, ĉar ĝi konsideris la fervojon kiel rimedon por ĝenerala plibonigo de la popola bonstato. Ĝi pro tio ŝanĝis sian ĝisnunan koncepton tiel ke ĝia ĉefzorgo estis pli kontentigita kaj ĝi enkondukis novan reĝimon de la fervojtrafiko t. e. ĝi subigis la fervojn al efektiva kontrolo de kontroloficejo. (Trafika Ministerio) forigante partoprenon de la koncesiuloj je la profito ekestanta ĉe trafiko. En la jaro 1909 ekkomencis la ŝtato reaĉeti la grandan Nord-Sud fervojon Peking—Hankow kaj Peking—Mukden (2.400 km.).

La nuna reĝimo dividas klare la konstruperiodon de trafiko periodo. Dum la unua oni laboris sub la supera kontrolo de ĉina registaro kaj sub la gvidado de ĝenerala direktoro, al kiu estis donita ĉefingeniero konsente kun la ĉina registaro kaj la financa grupo, kiu havis tre grandan potencon, precipe koncerne la elekton de la personaro, la konfirmon de la projektoj, la aĉelkontraktoj ktp. La prunteprenoj estas garantiitaj per ĝenerala enspezo de ĉina ŝtato, sed unue prezentas ĉefan garantiitaĵon la koncerna fervojlinio.

Post finkonstruo de la linio estas la trafiko gvidata ekskluzive de ĉina ŝtato pere de ĝenerala direktoro al kiu estas donita teknika ĉefingeniero. Post plena repago de kapitalo pro reaĉeto aŭtomate ĉesas la kontrolo flanke de la posedantoj de ŝtataj valorpapiroj.

Nuntempe sub la nomo de »Ĉinaj Ŝtatafervojoj« direktataj fervojoj (enkalkulite enkaŭ la 600 km. longan linion Peking—Sui Yan, kiu estis konstruita de ĉinaj inĝenieroj per ĉina mono) havis, laŭ la tekniko de diversaj landoj kiuj donis la pruntojn, tre diversajn konstru kaj ekiporeĝimojn.

Pro tio ekestis ĉe la tipo de materialo konstru — kaj trafikmetodoj manko, kiu estus povinta krei seriozan malhelpon por bona organizo de la fervojoj ĉiuokaze estu menciite, ke certaj trafikondiĉoj kiel ekz. larĝeco de la linio, alteco de kuplado kaj maniero de konstruado (Janey) ktp. ĉe ĉiuj fervojoj (escepte la sudmanguiran) estis plenumita kaj la intereŝanĝo de ruliva materialo inter unuopaj retoj povis esti efektiva.

Por forigi tiujn malhelpojn, estis en la jaro 1920. de Trafikministerio kreita komitato por efektivigi teknikan unuecon de ĉinaj fervojoj, sub la prezido de unu ĉefingeniero de Trafik Ministerio kaj asesoro de spertaj ĉinaj kaj eksterlandaj inĝenieroj. Oni povas aserti, ke per agado de tiu komitato estas hodiaŭ plene efektivigita teknika unueco kiel ĉe la trafiko tiel ankaŭ ĉe konstruo de la linioj kaj ke de post 1922. la ekzistantaj fervojoj estas unuece ekipitaj laŭ starigitaj reguloj.

Ĉinujo havas ekz. 12.800 km. da fervojlinioj en trafiko, konstruataj estas 1600 km. kaj projektataj 2.000 km. La lastaj estas donitaj koncesie aŭ troviĝas jam en vigla preparo.

Koncerne la 12.000 km. da linioj troviĝantaj en trafiko ni eltiras el la oficiala statistiko sekvantajn informojn.

Kilometraj enspezoj	14.200 ĉinaj dolaroj (1)
» elspezoj	6.300 » »
» puraj enspezoj	7.900 » »
Trafika koeficiento	44,3%.

Se mi ne eraras, estis la trafika koeficiento ĉe la francaj fervojoj antaŭ la milito inter 60 kaj 65%. El tiu komparo estas evidente, ke la trafika koeficiento ĉe la francaj fervojoj estas pli granda ol la nia. Oni povus ekz. ekkredi, ke malpli grandaj kilometraj elspezoj dependas de pli celkonforma organizo de ĉinaj fervojoj. Kontraŭe mi devas konfesi, ke ili estas direktataj sub malpli bonaj cirkonstancoj pro militaj kaj aliaj internaj bataloj, alimaniere estus la sukcesoj pli grandaj ol ili nuntempe estas.

Kio permesas al ĉinaj fervojoj malkaran trafikon, estas plejparte la perfekta aŭ preskaŭ perfekta manko de respondeco koncerne la publikon; sed al kiu respondeco estas francaj fervojoj subigitaj.

Iu eble ekkredus, ke ĉi tiu sistemo malebligas, la ekonomian evoluon de la komerco. Kontraŭe, dank' al la sistemo de grandaj transportagentejoj, ĝi estas absolute certigita. La fervojo permesas al agentejoj por la ekspedita pezo en plenaj ŝarĝvaĝonoj jare certan prezarabaton. La firmaoj dank' al sia organizo kapablas kolekti la malgrandajn sendaĵojn de malgrandkomercistoj por plene ŝarĝi va-

¹ Ĉina dollaro egalas al 2.50 orfrankoj.

gonojn de 20 aŭ 40 tunojn kaj tiamaniere ni atingas eminentan eluzadon de nia ruliva materialo.

Fine havas ankaŭ malgranda komercisto, kiu ne estas alkutimigita dissendi sian varon per fervojo, pli da fido al unu laŭ komerca maniero organizita transportagentejo, ol al la fervojo, kiu prenas sur sin nenian respondecon ril. la transportadon, dume la agentejoj povas preni sur sin, rilate al malgrandaj komercistoj kiuj donas al ili sian varon por transporto, dank' al ilia organizo certan respondecon.

Ĉi tiuj agentejoj altiras jam pro sia propra intereso la ekspedon de la varo per fervojo, kaj klopodas ĝin fortiri de aliaj trafikiloj. Ili entute ludas la rolon de fervojagentejoj kaj agadas kun pli granda sukceso ol lion povus la fervojagentejoj mem.

La mondmilito kaj la unuaj politikaj komplikajoj estas la ĉefaj kaŭzoj de prokrastigita evoluo de niaj fervojoj, tamen ĉi tiu stato estas nur provizora. La nova ĉina respubliko ekzistas apenaŭ de post la revolucio de 1912 jaro, kaj ĝi troviĝas en transira periodo, kiun devis ĉiuj popoloj de la mondo travivi; se eĉ dum tiu tempo ne povas esti efektiviĝita la progreso, tamen disvastiĝas la ĝenerala popola sento en tiu direkto.

Kiam ĉinujo ree frankviliĝos, ĝi ree disvastigos sian tutan agadon.

Nuntempe estas kreita unu nova komitato por studi novan fervojan politikon, ĉe kiu studado oni konsideras la bezonojn de la lando kaj la staton kaŭzitan per postmilitaj cirkonstancoj, por doni al la Ĉinujo malgraŭ la momentaj financaj kaj aliaj malhelpoj rimedojn kaj manierojn por rapida kaj ekonomia evoluo de ĝiaj fervojoj. Ĉinujo posedas ĝis nun nur tre malgrandan parton de la fervojo, kiun ĝi bezonas por sia ekonomia evoluo, sed ĝi malfermas al la agado de kapitalistoj kaj inĝenieroj grandajn eblecojn, kaj estas certe, ke ĉe samtempa profitigo de ĝisnunaj spertoj en la fervoja tekniko, ĝi donos grandan kampon por provoj ril. estontaj eltrovoj kaj plibonigoj.

LA UNUA RESTORACIVAGONO SUR MALLARĜAJ FERVOJAJ LINIOJ EN EUROPO.

Ŝajnas ke en tiu rilato la jugoslavaj fervojoj estas la unuaj. En la titolo de ĉi artikolo estas akcentite, ke temas pri eŭropaj fervojlinioj, ĉar la kompanio Wagon-Lits havas jam en Afriko sur mallarĝaj fervojlinioj de 76 cm. siajn vagonojn, kiuj plene kontentigas la heajn postulojn kaj entute respondas al ĉiuj postuloj. Krom tio la vagonoj estas tre profildonaj.

Kiu kaj pro kiaj kaŭzoj ekkomencis pritrakti tiun demandon ĉe ni ne estas al ni konate, sed ni opinias ke ĝi havas pli grandan signifon por nia persona trafiko ol tio unuavide ŝajnas.

Laŭ nova horaro validanta de 15-a de Majo, estas projektita de Mladenovac (Serbujoj) ĝis Dubrovnik (Raguza) en Dalmacio direkta rapidtrajno. Kiam estos finkonstruita la linio Beograd—Obrenovac, tiu trajno veturos direkte de Beograd al Adriatika maro. Tiu ĉi longa vojaĝado estus konsiderinde plifaciligita, se oni donus al vojaĝanto la eblecon ripozi por nealta prezo de 50—60 Din. kaj se oni ebligus al li ricevi en la vagono mem la

samajn manĝaĵojn riceveblajn en la restoraci-vagono sur normallarĝaj fervojaj linioj.

Komence oni projektis ankoraŭ dum la validado de nuna horaro enkonduki tian trajnon. Tio tamen ne estis eble pro du kaŭzoj. La unua kaj ĉefa kaŭzo estis, ke la kompanio Wagon-Lits ne havas en la Eŭropo je dispono tiajn vagonojn; sed ĝi devas ilin antaŭe konstrui, kaj krom tio ekzistis ankaŭ la dubo, ke ĉe fortaj kurbigoj de niaj fervojlinioj oni ne povos kuir kaj servi la manĝojn sen danĝero, ke oni disverŝus la fluidaĵojn. Por konstati ĉu la laste citita dubo estas pravigita, oni starigis komision, kiu la 15—16—17. de Aprilo t. j. efektiviĝis la provon en restoracivagono.

La komisiono konsistis el po 1 delegito de Ĝenerala Fervoja Direkcio kaj kompanio Wagon-Lits kaj el po 2 delegitoj de Beograda kaj Sarajeva Direkcio. Krom tio estis en la komisiono ankaŭ inĝeniero de jugoslava vagonfabriko el Brod, kiu fabriko intertraktas kun la nomita kompanio pri la konstruado de necesaj restoraci kaj litvagonoj.

La komisiono kunvenis en Sarajevo, de kie ĝi la 15-an de Aprilo per speciala prova rapidtrajno ekveturis al Ĉaĉak.

La trajno konsistis el pakaŭvagono, 1. A kaj 1 A B vagonoj kaj restoracivagono de la reĝa kortego. Delegito de la kompanio Wagon Lits prenis kun si unu kelneron kaj unu kuiriston.

Pri la sukceso de la provo la anoj de la komisiono tre dubis.

Sur ĉiun tablon — la restoracivagono havas 3 tablojn kun po 4 sidlokoj — oni metis po 2 botelojn de dalmata ruĝa vino, kiun la delegito de la kompanio kunprenis. Krom tio oni ankaŭ metis sur ĉiun tablon unu glason da akvo. Aparte oni atentigis la anojn de la komisiono ke ili tuj kaptu la vinbotelojn se ili renversiĝus. Je granda miro de la komisiono ĉio staris tiel firme kvazaŭ la veturado okazus en restoracivagono de normallarĝaj fervojlinioj.

De ceteraj fluidaĵoj oni servis bieron en longaj bierboteloj, supon en supotasoj kaj vinon en longaj glasoj, sed nenio nek disversiĝis nek renversiĝis.

La saman oni konstatis dum reveturo la 16-an de Aprilo kaj dum proveturo sur la fervojlinio Sarajevo—Jablanica la 17-an de Aprilo.

La komisiono faris protokolon pri siaj konstatoj, sur kies bazo ekkomencos nun pritraktado kun la kompanio pri enkonduko kaj ekspluatado de tiaj vagonoj.

Dum la veturado oni kompreneble diskutis ankaŭ pri profitebleco de tiaj vagonoj. Unuopaj anoj de la komisiono opiniis, ke la vojaĝantoj prefere uzos la linion tra Vinkovci—Brod al Adriatika maro, ĉar la veturado sur tiu linio estas malpli longa.

Ni kredas pli al la aserto de alia grupo, kiu opinias ke krom la komforteco kiun la vojaĝado prezentos al vojaĝanto ankaŭ la vojaĝantoj mem preferos uzi la linion Mladenovac—Sarajevo, ĉar ĝi pro sia naturbeleco altiros ilin. Necese estas nur organizi la propagandon por tiuj belegaj regionoj, kiuj povas prave konkuri al la plej belaj regionoj de la tuta mondo. Al niaj fervojoj mankas nur intensa propagando ne nur en nia lando sed ankaŭ en eksterlando.

Kune kun ĉi tiuj provoj ni havas la okazon aŭdi alian kombinojn sur niaj fervojaj linioj. Oni pripensas

internaciigi la linion Zaječar—Čačak—Sarajevo—Dubrovnik!

Tion oni atingus tiamaniere, se oni de Zaječar ĝis Prahova enmetus en la relvojon ankoraŭ la trian relon, por tiel ebligi al la Rumanoj, kaj poste al Rusoj komfortan alvenon al nia rivero.

La ideo estas grandioza!

Sed . . . , kiam kaj ĉu ĝi entute iam estos efektiva.

Es.

Rim. La artikolon skribis nia prezid. sro. S. V. Stojnić, kiu partoprenis kiel delegito de Ĝenerala Direkcio la proveluradon en fakrevuo *Železničar* (Beograd). Pro la interesa temo ni ĝin tradukis esperanten.

I. F. P.

KONSTRUADO DE MURMAN FERVOJO DUM MONDMILITO.

Murmana fervojo kunigas blankan maron kun la Fina golfo sekve kun la Atlantika oceano. Mi ne volas speciale akcenti, ke ĉi tia kunigo de du maroj estas de grandega graveco por komerco kaj kulturo.

Ĝenerale estas konate, ke ĉiu eltrovo, ĉiu afero de grandega graveco postulas oferojn!

La konstruado de Murmana fervojo postulis milojn kaj milojn da homaferoj. Dum la tempo de konstruado oni rakontis en la tuta Ruslando, ke la Murmana fervojlinio estos konstruita sur la homaj korpoj.

La konstruo de la Murmana fervojlinio komencis dum la milito inter Rusujo kaj Japanujo en la 1905-6 jaro.

Kiam ĉesis la milito, tiam ankaŭ ĉesis la konstruado.

Pro kio?

Simple pro tio, ĉar ne ekzistis homoj, kiuj volus labori sur tiu ĉi vojo, ĉar la klimato ĉi tie por ĉiu fremdulo estis mortdangera.

Apenaŭ dum la mondmilito, kiam oni disponis per morta materio, denove oni komencis konstruadi la Murmanfervojon.

Vorto »Murman« estis limo de ĉiuj Rusaj militkaptitoj, ĉar oni sciis, ke de tie nur unu el mil laboristoj revenos.

Malfeliĉe ankaŭ mi alvenis en la 1916 j. en monato novembro al Murmana servojo.

Unue mi restadis sur fervojlinio inter Ladoga kaj Onega lago, proksime de rivero Paša.

Ni loĝis po 16 homoj en unu ŝarĝvagono.

Nia lito estis malmolaj bretoj kaj nia kuseno estis niaj ĉapoj.

Ĉiun nokton ni ĉeestis senpage al koncerto kiun al ni aranĝis aroj de lupoj. Matene ĉirkaŭ la 5 horo vekigis nin »nagajka«¹ de Ĉerkezoj, kiuj nin gardadis.

Niaj manĝaĵoj estis teo, kaĉo, terpomoj kaj pano; nur malofte ni ricevis ankaŭ pecon da viando.

El tio oni povas kompreni, ke Rusoj ne multe zorgis por nia afabla vivo, kontraŭe ili pli multe zorgis, ke nia laboro estu kiel eble plej granda. »Nagajka« de Ĉerkezo kompensis ĉion.

De frumatene ĝis malfruvespere oni laboradis; unuj ĉe ŝarĝado de sablo, aliaj kiel bremsistoj sur

la vagonaro, aliaj fine ĉe la laboro ĉirkaŭ la baro, kuŝigante lignoŝtuparojn, relojn k. t. p.

La grundo, trans kiu kondukas la Murman fervojlinio estas tre marĉa, sekve oni devis fari ne nur grandajn barojn sed ankaŭ multajn kanalojn, por la elsekigado.

Okazis, kiel mi poste aŭdis, ke iuj baroj, kiuj estis faritaj en la vintro, en la printempo simple malaperis en la teron. Sendube okazis ankaŭ aliaj akcidentoj ĉiutage.

Okaze ni dum du tagoj nenion ricevis por manĝi, ĉar proviza transporto postrestis, sed ni tamen devis labori. Tiu ĉi afero niaj militkaptitoj poste venĝigis. Ĝuste ili eksarĝis 15 vagonojn sur pli supra loko, proksime de unu ponto. Kelkaj laboristoj intence lasis bremsojn, pro tio komencis ĉiuj 15 vagonoj rapidegi kontraŭ la ponto, kie la vagonoj elglitis kaj 4 vagonoj kapturniĝis en la riveron.

Tia maniere niaj militkaptitoj sin venĝis. En la monato januaro 1917 alvenis de ruĝkrucisto ordo, ke ĉiuj studentoj devas kunveni en la urbo Petrozavodsk.

Tiamaniere mi forveluris, feliĉa ke mi liberigis de tiu infero. Bedaŭrinde el unu infero mi venis en alian. Min konsolis tio, ke mi sciis, ke mi ne longe restos tie ĉi. Ĉi tie oni loĝigis nin en unu hejtlignejo. Apud nia stalo staris aliaj similaj hejtlignejoj, en kiuj loĝis malsanuloj. Tie ĉi oni povis vidi homojn terure elmonstritajn de terura malsano »Zinga«. Nur malmultaj eliris el tiuj staloj vivaj kaj sanaj.

Malantaŭe de urbo apud la lago Onega estis grandega tombejo por la militkaptitoj. — Ĉiu semajne alveluris el Ruslando po du aŭ tri vagonaroj kun militkaptitoj sur la Murmanfervojlinio, sed la plej multaj restis ĉi tie. Tiuj ĉi neniam plu revenis, ili estis kaptitoj de potenco, terura »Zinga«, oferintaj sin por fremdaj intereso.

Fine tamen alvenis la tago, kiam ni 14 kaptitoj envagoniĝis por la Peterburg.

Antaŭ la forveluro ni devis atendi sur la stacio ĉirkaŭ du horojn apud malvarmego de 40 gradoj. Kiu ne vidis, respektive ne sentis tiun teruran malvarmegon, ĉi tie ne povas kompreni, kion signifas malvarmo de 40 gradoj.

Kiam fine alveluris vagonaro oni devis min porti en vagonon, ĉar mi jam ne povis moviĝi nek per piedoj nek per brakoj.

Kaj tiam mi tute frostita diris al tiu lando de teruro kaj morto: »Proŝĉaj!«²

Vagonaro ekveluris al Petrograd — urbo de niaj novaj espero.

Jakob Lobnik, ferv. ofic.
Zagreb, Jugoslavio.

NOVA URBO »TERGNIER«.

Norda parto de Francujo terure suferis dum la milito. Ruinigita estas industrio kaj komerco kiel ankaŭ ĉiuj fervojlinioj, pontoj, kanaloj. Memkompreneble ke la domoj, en kiuj loĝis oficistoj kaj laboristoj de francaj fervojoj, estis ankaŭ ruinigitaj.

¹ nagajka = spec. rusa vipo.

² »proŝĉaj« = adiaŭ.

Post la fino de milito oni komencis konstruadi, sed estis elspezitaj multaj miliardoj ĝis kiam sukcesis ripari la terenon por reekomenci labori je la antaŭmilita bonstato de tiuj regionoj. Ne nur ke la mono estis elspezita por konstruado de fervojoj, pontoj, lokomotivoj kaj vagonoj, sed oni klopodis materiale kaj morale helpi la francan laboriston dante al li krom farovaj financaj kondiĉoj ankaŭ la eblecon de komforta loĝado kaj spirita progreso. En tiu laboro direkte konkuris inter si unuopaj kompanioj klopodante al la ĉefa faktoro de la trafiko t. e. al la homo doni la eblecon por trankvila kaj senzorga familia kaj civitana vivo.

DAŬRIGOTA.

I. F. P.

PSIKOTEKNIKO ĈE LA FERVOJO.

Apud slacidomo en Berlin troviĝas psikoteknika eksperimentejo de la regna fervojo. Antaŭ nelonge ĝi informis invititan rondon da gastoj pri la maniero

estro kun haltigiloj, manometro kaj aerklapoj (valvoj). Tra fenestro rigardas la viro sur la markitan relvojon. Larga strio preterpasas lin rapide. Sur ĝi estas indikitaj signalaj kaj ĉiuj gravaj gvidsignoj, kiuj povas rekonti la estro dum vera veturo. Temas nun pri tio, ĉu la kandidato la haltigilon ĝuste funkciigas; precize ĉiu eraro estas notata. El la rezultato oni poste konstatas, ĉu la aspiranto taŭgas, direkti ekstere efektivan lokomotivon.

Pri la kariero de l' elektitoj komunikis la oratoro jene: Depost 1921 estis ekzamataj 17500 personoj. 32% el ili estis enoficigataj. El tiuj pruviĝis taŭgaj meznombre 94-95%.

D-ro Richard Couve resumas la praktikajn sukcesojn de tiu agado en sia traktato »La psikotekniko en servo de germana fervojo regna« per sekvantaj vortaj: »Ne nur en la pliiĝo de profito, sed ankaŭ en la pligrandigo de funkcia sendangereco kaj en la forigo de malhelpaĵoj kaj neregulaĵoj kon-



de sia laboro. Ekde 4 jaroj la instituto ekzamenas ĉiujn kandidatajn pri taŭgeco por fervoja servo.

La estro institucia priskribis la taskojn del eksperimentejo jene: esplorataj estas ĝenerala inteligenteco, memoro, teknika pensado, manlerteco mezuro laŭ vido, sentemo de artikoj, palpokapablo ktp. Por oficistoj de envicigo de vagonoj aŭ kasoĵ kaj lokomotivestroj ekzistas krome apartaj kriterioj pri taŭgeco. Ekz. oni kondukas aspirantan al kasservo en specialan ĉambregon, antaŭ malgrandan aparaton funkciigatan per elektro. El ĝi saltas en intertempoj de po 5 sekundoj ĉiufoje 1 alumina plato numerita. Ilin la ekzameno devas meŝi en ŝranketon, provizitan per numeroj. Ĉiun ciferon konformas tabuleto.

La mensajn talentojn por la profesio de lokomotiv-maŝinisto oni pravas en aparta vagono; ĝi estas salon-vagono de eksa imperiestro. Tie estas en malheligita loko instalita la starejo de lokomotiv-

sistas la utilo de l' enkonduko de psikoteknikaj metodoj ĉe la regna fervojo.

Lau »Rheinische Lehrerzeitung« de Karl Giessmann, Krefeld.

INTERNACIAJ SIGNO-ETIKEDOJ.

La Internacia Unio de Fervojoj antaŭnelonge enkondukis novan sistemon de etikedado, uzotan ĉe ĉia internacia trafiko, por sendaĵoj bezonantaj zorgan trakton, por ke ties specialeco estu tuj videbla al la fervojistoj, kaj, — ĉar mankas ĝenerala scio de Internacia Lingvo — oni trovas necese adopti signo-lingvon, laŭ sekvantaj ilustraĵoj.

Etikedo:

- No. 1. montras eksplodantan bombon, kaj estas uzenda por eksplodaĵoj.
- No. 2. montras brulantan torĉon, kaj oni ĝin uzos por flangeblaĵoj.
- No. 3. estas vinglaso, kiu montras komercaĵojn facile rompeblajn.

No. 4. bildo de acido el vitro, por montri koro-
dajojn aŭ venenojn.

No. 5. montras fiŝon, floron kaj frukton, atentigante
al sendaĵoj puŝigemaj.

No. 6. surhavas bildon de bovkapo, koĉo kaj hun-
do, por bestoj.

TERURA FENTEKOSTO.

La plej terura akcidento de la bavariaj fervojoj
okazis je la dua festtago. Jen la oficiala raporto de
direkcio München:

«La trajno 814 Salzburg—München antaŭ ŝta-
ciodomo München Ost alpuŝegis kaŭze de neatentita
halfsignalo la finan parton de 820. Mortigitaj 26,
grave vunditaj 83 personoj.»

Kompreneble ne estas eble, ankau ne dezirite
de legantaro, prezenti detalojn, sed kelkaj momentoj
estas interesaj por ĉiuj: Malgraŭ nebona vetero la
vojaĝemuloj kaj ekskursintoj estis nekredible mult-
taj. Tiel stacio München Ost, kie kunvenas vagona-
roj el montegara oriento kaj sudo Austro kaj Tirolo
kaj Italujo, estis tre okupita. La 820 tute malrapide
enveluris, la 814 por kiu staris (altestite) blokhalt-
signalo neatentante ĉi tiun de malantaŭe veturis per
60 km rapideco kaj forteco al 820. La efiko estis te-
rura. La 2 finoj vagonoj de 820 kaj la 3 antaŭaj de
814 estis tiel unu en alian enpuŝataj, enborataj, kun-
premataj, enen kaj eksteren disrompataj ke ili fariĝis
nur bulego de fero, ligno kaj — — — homaj kor-
poj. Post la alpuŝego tuj la lumoj estingigis. El la
nokta malhelega ruinaro aŭdiĝis nepriskribeblaj ne-
penseblaj krioj de timo dolorego, laŭtaj kriegoj
interniksiĝas kun mallaŭtaj ĝemoj ve - voko de iom
post iom silentigantaj mortantoj. Patrinoj vokas per
korsiranta voĉo siajn infanojn; infanoj per ĝemantaj,
plorantaj dolorplenaj sonoj siajn geaptrojn, ediznoj
siajn edzojn.

Nepririgardeblan aspekton prezentis granda
dika viro, kies supra korpo pendis el fenestro sed la
malsupra pendis en vagono — mortakontuzita. Inter
du pecoj de feraj traboj estas videbla nur la bela ka-
po de juna fraŭlino kun rigiderigardantaj timoplenaj
doregoplenaj bluj okuloj, la cetera korpo estas
nur nekonebla karnoamaso, flanke de ŝi kuŝas ŝiaj
patrino kaj patro en nepriskribeblaj ŝtatoj kaj situ-
acioj, oni vidas ankoraŭ ke la viro volis helpi al vi-
rino dum li mem jam estis kaptata de kruela morio.
Aliaj fariĝis frenezaj pro doloro kaj timo ĝis la mor-
to ilin savis. Kvankam ĉiufanka helpo tuj venis, ta-
men pluraj malfeliĉuloj devis atendi kelkajn horojn,
ĉar oni devis ilin liberigi nur per aŭtogena disfando
el feraj traboj, kaj ĥaositaj pecoj de ŝtalo. Tiel la
festtagoj en München kaj en tuta Germanio havis
malĝojegan finon. La 15. Esperanto kongreso espri-
mis sian kondolencon. Unu riproĉon plej ofte aŭditan
post tiaj akcidentoj mi tuj devas rifuzi: Manko de
oficistaro ne estis kaŭzo. La kulpinta lokomotive-
stro, kiu mirakle kun hejtisto kaj lokomotivo sen ia
ajn difekto restis, mem deklaras ke li ne estis fro-
okupata aŭ trolacigata. Sed li ĉiam asertas ke la sig-
nalo ne montris «haltu», ne estis ruĝa. Ĉiujn dela-
lojn skizojn, fotografadojn kaj klarigojn mi donos
volontege originalajn kaj tradukitajn.

J. Hock. — München.

LA NORVEGAJ STATFERVOJOJ.

(Eltiraĵo de la oficiala statistiko por la jaro 1925—26.)

Komence de la templimo la longeco de la fer-
vojoj estis 3455.7 km. je la fino 3589.3 km.

	Ŝtatfervojoj	Privataj	Entute
Largeco 1.435 m	2.303.1 km	192.3 km	2.495.4 km
" 1.067	850.1 "	134.8 "	984.9 "
" 1.000	—	25.9 "	25.9 "
" 0.750	—	83.1 "	83.1 "
Sumo	3.153.2 km	436.1 km	3589.3 km

La ŝtatfervojoj estas dividataj en 9 distriktoj, de
kiuj ĉiu estos administrata de distriktestro.

La nombro de privataj fervojoj estas 11.

Rilate al enloĝantoj kaj areo la nombroj estas
jenaj:

	1890	1905	1925
Po 10.000 enloĝantoj	8.65 km fervojo	11.21 km	13.54 km
" 100 km ² areo	0.48 "	0.77 "	1.11 "

Je fino de la templimo la nombro da stacioj kaj
halflukoj de ĉiuj linioj estis 585 kun meza interdi-
stanco 6.2 km.

Investita kapitalo:

1857	8,126,000.— kr.	1900	173,314,000.— kr.
1880	85,078,000.— "	1925	660,431,000.— "

Gajno:

Ĉiuj linioj	1923—1924	1924—1925
Brutenspezo	109,961,701.—	116,915,687.— kr.
Gajno	5,629,712.—	9,696,537.— "

Trafiko:

En la templimo estas veturigita 13.156.662, tra-
fikvagonar km kun 374.862.238 vagonaks km. aŭ 10.2
vagonaroj tage. La sama meznombro kiel en pasinta
jaro.

Transporto:

1923—1924	26,704,000	7,551,000
1924—1925	23,703,000	10,321,000

La ruliganta ilaro.

Ĉiuj linioj	La porlokomotivoj nombro
Largeco 1.435 m	432
" 1.067 "	144
" 0.75 "	9
	Entute 585

Elektraj lokomotivoj nombro

Largeco 1.435	34
" 1.000	6
	Entute 40

Vagonoj.

Largeco	Person kaj poŝtvagonoj		Varvagonoj	
	2 aksaj	4 aksaj	Entute	fermitaj
1.435	143	708	20.908	6394
" 1.067	98	194	5.106	proksim 1700
" 1.000		7	200	mouvas nombro
" 0.75		20	218	" "
	Entute 241	929	27.032	7929 de la ŝtat- linio.

La vaporlokomotivoj foruzas 189.099 tunojn da
karbo — kosto Kr 8,809,563.— aŭ po Kr 46.59, la
prezo pasinta templimon estis po tuno Kr 54.10.

La elektraj lokomotivoj uzis 16.320.000 kilovolt-horojn, en la pasinta templimo 13.340.000 k. v. h.

La ekspezoj por la linoj estis Kr 25,193.190.00, en tiu ĉi sumo estas kalkulataj elspezoj koncerne nego — kaj glaci forigadon kiuj estis Kr 1,120.321.00

La tuta firme okupita personaro estis 11.179, pasintan templimon (1923—1924) 11.175.

La pensikaso de la staffervojoj posedis

30/5—1924 Kr 27,073,390 —

30/5—1925 „ 28,707,550.—

En la jaro okazio 31 malfeliĉaĵoj.

Dum manovroj sur stacioj okazis 40 malfeliĉaĵoj 13 personoj estis mortigitaj kaj 27 vunditaj.

R. H.

FERIO.

La ferio proksimiĝas. Ferio, kia bela vorto. Ĝi ampleksas ĝojon, pacon kaj kaj ripozon. Tempo kiam oni povas esti sia propra ĉefo, decidi pri si mem. Kiam oni diras Ferio, la pensoj tuj flugas al suno kaj somero, florantaj floroj kaj birdbleko. — Mallongan tempon oni povas demeti la jakon kaj kolumon, sin streĉi en la herbo kaj lasi al la muŝoj sin ĝojigi tiklante orelojn kaj olulojn. Kelkaj tagoj kiam oni povas kunpreni edzinon kaj infanojn en la arbaron kaj kamparon, sin oferi por edzino kaj ludi kun la infanoj.

Ferio signifas ripozon. Sed, bedaŭrinde ne multaj povas uzi la ferion je refreŝigo kaj ripozo, kaj mi tiam pensas pri la suboficistoj fervojaj. La plimulto loĝas en urbo. En malvasta kortloĝejo kun kolodoro, kun malmulte da suno kaj lumo, ĉar oni ne povas loĝi komforte gajnante ĉirkaŭ 2700 kr. norvegajn pojar. Por tiuj homoj la ferio ne estas ĝojo, mi preskaŭ diras la malon. De tiu ĉi salajro, kiu eĉ ne sufiĉas por la ĉiutaga elspezo por mangaĵoj kaj vestaĵoj oni ne povas preni monon por kamparvojaĝo, se oni ne havas parencom en la kamparo ĉe kiu oni povas loĝi senpage. Tiuj, kiuj havas siajn parencojn apud la marbordo ne povas hui hotel-aŭ pension ĉambron. Ili estas devigitaj pasigi sian tempon la tutan jaron en sia kortloĝejo.

Pripensu tion. Havante 3 semajnojn ferion kaj ne povante ĝin pasigi en alia maniero ol sopirante al io hela kaj bela, kion oni nur scias ke ĝi ekzistas. Tio povas esti komparata je la dezertvojaĝanto kiu suferante de malsato kaj ŝvifo vidas «fata morgana» on en la malproksimo, ombroplenajn palmo arbaretojn kaj refreŝigantajn fontojn — sen atingante ilin. Komprenu tion, Vi kiu posedas somervilaĵojn kaj sufiĉe da mono.

Foje mi vidis junajn geedzojn kun sia filineto sidantaj en la korto. Ili kunprenis siajn seĝojn. La edzo libertempis. Kiom kortuŝante vidi ilin, sidante inter malnovaj, malbelaj kestoj kaj alia rompigitaĵo. Malgranda sunradio karesis iliajn vizaĝojn. Tio ĉi estis ilia nura ĝojo de la ferio. Kiaj ili ne veturis al siaj parencoj en la kamparon? Ne, ĉar tiuj loĝis apud la maro kaj la salajro ne sufiĉis por tia vojaĝo.

Tio ĉi donis al mi la penson kiam mi nun pluen-sendas.

La oficistoj de fervojoj kaj ŝipkompanioj ĝuas senpagan vojaĝon, ĉiu en sia etato. Ĉu oni ne povas ordigi la aferon tiel ke la fervojoj kaj la ŝipkompanioj reciproke senpage transportus la oficistojn kun familio. Ĉar la plimulto de la ŝipkompanioj estas ŝtate subtenataj certe nenio barus lian ordigon. Tiam la ŝipistoj estus uzontaj la fervojojn en pli granda skalo, kaj inverse.

La rezulto estus nur intersanĝo de la senpagvojaĝantoj. Nuntempe la oficistoj nur uzas la transportilojn kie ili povas senpage veturi.

Samtempe kiam la fervojestraro kaj la ŝipkompanioj estas kompletaj je siaj dungitoj ili ankaŭ profitos de tia aranĝo. La fervojoj kaj ŝipkompanioj elspezas milojn da kronoj je paperrekamo sed ili ne uzas la reklamon, kiun ili povus fari pere de siaj oficistoj.

Estas ja evidente ke oficisto kiu scias la naturon de sia lando ĉu norde ĉu sude povas doni pli vivantan priskribon de la belaĵoj k. t. p. de sia lando al turisto ol anonco en gazeto aŭ broŝuro kiu kuŝas nelegata en oficejo.

Krom farante servon al si mem ili ankaŭ kreas ĝojon kaj distradon al siaj dungitoj kaj sen elspezo; ĉar kiel jam dirite: La fervojoj ne gajnas je la ŝipistoj kaj inverse. Ili ĝuas sian propran transportilon. Komuna senpagtransportsistemo nur signifus intersanĝon de la vojaĝantoj.

Certe troviĝas fervojistoj kiuj ne vidis la ĉarmantan naturon de la norda lando kaj ŝipistoj kiuj ne vidis la orientlandajn ebenaĵojn aŭ la mezlandan montaron. Neniu etato profitas de nesciantaj oficistoj kaj unu de la plej gravaj ĉeneroj por progreso de la turisttrafiko devus esti multe travojaĝintaj oficistoj en la oficejoj kiuj rilatas kun la vojaĝanta publiko.

(Laŭ Jernbanen)

Kiel la afero estas en aliaj landoj? Ĉu oni havas komunon senpagtransportsistemon. En la supra artikolo la aŭtoro opinias la marbordŝipliniojn. La norvega marbordo ja estas tre longa. Ĉu ne troviĝas kolego kiu povas ion skribi pri la afero en sia lando.

R. Horrisland — Norvegujo.

KREOZOTIMPREGNITA LIGNO.

En departementa ekspozicio en Norvegujo pasintan jaron »Norsk Impregneringskompani«. Larvik, konstruis malgrandan bovinejon el kreozotimpregnita materialoj.

Impregnado per kreozotoleo ŝajnas esti la plej bona de ĉiuj uzitaj metodoj.

Oni komencis uzi tiun ĉi procedon en la jaroj 1830. en Anglujo kie la lignaĵo estis multekosta kaj aliro de kreozotoleo estis granda. En la daŭro de la tempo tiu ĉi konservmetodo ĉiam progresas, precipe post plibonigo de la metodo de la germano Rüping.

Oni ankaŭ elhavis bonajn pruvojn de la solideco de la impregnita lignaĵo. En Anglujo oni tre ofte povas trovi barilostojn kaj fostojn de indulinioj kiuj post 30—40 eĉ 50 jara daŭro ankoraŭ estas tute bonaj. En Norvegujo oni havas fostojn

kiuj starante 30 jarojn en malbona tero ankoraŭ estas en bonega kvalito.

La impregnita bovinejo altiris al si intereson, sed troviĝis kelkaj rigardantoj kiuj timis ke la kreozolo estus danĝera por la gusto de la lakto, sed montriĝas ke oni jam uzis tiun ĉi materialon sur planko kaj tegmento en bovinejoj en mia lando kaj la posedantoj estas freege kontentaj kaj ili sciigas ke la odoro tute ne eniĝis en la lakton.

La bovinejo en la ekspozicio estis kovrita per kreozotimpregnita ŝindo, kiu estas unu cm. dika en la malsupra fino kaj maldika en la supra fino.

Tiu ĉi kovromaniero kiu estas nomata »singel« estas disvolvigita en Ameriko. Oni trovis ke lignaĵo per tio ĉi posedas multajn bonajn ecojn kaj kie oni ĝin impregnas kontraŭ putro ĝi estas konsiderata kiel ideala materialo por tiu ĉi uzo. La »singel« estas metata tiel ke ĉiam estas 3 tavoloj kaj la tegmento tiam iĝas akvo kaj vento sentrua. La firmao ricevis ormedalon kun diplomo en 2 ekspozicioj.

La norvegaj ŝtatejoj ankaŭ uzas impregnitan lignaĵon en granda amplekso, tamen laŭ mia scio nur sur la linio t. e. la reltraboj. La fervojoj posedas sian propran impregnestablon.

Mi parolis je la linigardistoj kaj ili tre ŝatas la impregnitajn frabojn, ĉar ili povas kuŝi tre longe.

Ekzemple sur mia linio kiu estas malfermita en la jaro 1896, oni ankoraŭ havas multajn tiajn frabojn kiuj ankoraŭ kuŝas en la sablo en bona stato.

R. Horriand. — Norvegujo.

INTERKOMUNIKIĜO DE LA OKCIDENTA EŬROPO KUN LA MALPROKSIMA ORIENTO.

Meze de monato Decembro de pasinta jaro, okazis en Moskvo konferenco por efektigi direktan fervojan komunikadon inter okcidenta Eŭropo kaj malproksima Oriento. Je tiu ĉi konferenco ĉeestis la reprezentantoj de la ŝtatoj: Francujo, Germanujo, Polujo, Baltaj ŝtatoj, Japanujo kaj Rusujo.

Al konferenco alvenis ankaŭ reprezentantoj de Ĉinujo. En aparta, reciproka konferenco de Rusujo kaj Ĉinujo, postulis la rusaj reprezentantoj:

ke rusaj trajnoj — okaze de veturado tra Manĝurio (ĉina teritorio), — estu liberigitaj de revizio ĉe la ŝtata limo per ĉinaj (manĝuriaj) potencoj, kaj

ke oni, sur la ĉina parto de vojo, akceptu la rusan valuton, t. e. »ĉervonci-n«.

Ĉinaj reprezentantoj ne konsentis kun tiuj postuloj kaj ili tute rezignis je plua ĉeestado ĉe konferenco. Pro tio estis decidite, ke la trajnoj iru laŭ direkto Ĉita—Habarovsk—Vladivostok (nur tra rusa teritorio), kaj ne antaŭan vojon tra Manĝurio—Harbin—Vladivostok (tra ĉina teritorio), kiu vojo estas proksimume 1000 kilometrojn pli malgranda ol la unua.

Graveco de tiu-ĉi konferenco estas tre granda, ĉar oni povas tiamaniere tiun-ĉi malproksiman vojon (ĉirkaŭ 14000 Km) fari per trajno en proporcie mallonga tempo kaj afilanke tio montras, ke la internaciaj ligiloj, kiujn la granda milito tute plene detruis, sufiĉe bone konsolidiĝas, precipe kiam eĉ ankaŭ Rusujo troviĝas en tiu-ĉi rondo.

Antaŭ milito, daŭris la veturado de Paris ĝis Vladivostok tra Moskva kaj Harbin ĉirkaŭ 263 horojn. En jaro 1925. (per trapaĵoj ĉe unuopaj limoj) tra Harbin 339 horoj, kaj en jaro 1926. t. e. post la konferenco daŭros tra Habarovsk 306 horojn. Do, malgraŭ ke la diskutado kun ĉinoj ne sukcesis, daŭros la vojaĝo — tra vojo ĉirkaŭ 1000 km pli longa — 33 horoj malpli ol en jaro 1925. tra mallonga vojo. Tion oni povas kompreni tiel, ke la trafikaj cirkonstancoj en Rusujo en lastaj jaroj estas plibonigitaj.

La direktaj trajnoj Paris—Vladivostok foriras el Paris ĉiu ĵaŭde je la 15 horo tra Berlin—Riga—Moskva—Perm—Omsk—Irkutsk—Ĉita—Habarovsk, kaj alvenas en Vladivostok merkrede (je tria semajno) je la 13. horo. En kontraŭa direkto foriras el Vladivostok ĉiu-merkredede je la 17. horo kaj alvenas en Paris tra sama vojo, sabate (je tria semajno) je la 15. horo.

F. Pethö,

LA UNUA FERVOJO EN RUSUJO.

En jaro 1835. en Rusio unuan fojon estis proponita, konstruo de fervojo: Profesoro de Wiena Politeknika Instituto Gestner, konstruinto de unua fervojo en Aŭstrio, petis de imperiestro Nikolaj I. la privilegion, konstrui fervojon en Rusio. Preskaŭ nekredablajn kondiĉojn prof. Gerstner postulis, ekz.: La koncesionisto sola dum 20 jaroj rajtas konstrui fervojojn en tuta imperio. Necesa por konstruo regna tero devas esti transdonata senpage. Tarifon fiksis la koncesionisto. La fervojoj restas »eterna« propraĵo de l' koncesionisto. Post dudekjara limtempo li perdas nur la privilegiojn, esti sola fervojkonstruanto en Rusio, kaj l. p.

Estas interese, ke en komisiono pritraktanta tiun proponon de Gestner, la financministro Kanĝrin akre batalis kontraŭ konstruo de Fervojoj ĝenerale. Li diris: Fervojoj ne estas profitdonaj, konstruo de fervojoj forprenas laboron de veturigistoj, malgrandigas regnaj kaj privataj enspezojn kaj sekve ribeligos, popolon. La ideon de fervojkonstruado tiu saĝa ministro nomis antaŭtempo je kelkaj jarcentoj.

Nericevante respondon, Gestner faris novan proponon je tute aliaj kondiĉoj kaj ricevis la permeson, konstrui fervojon de Petersburg al Carskoje Selo. (25 kilometrojn). Unuan de majo 1836. oni komencis la konstruon, kaj 30 oktobro 1837. okazis la solena malfermo de la fervojo. La Unua vagonaro konsistis el 8 vagonoj kaj estis gvidata de Gerstner mem.

H. Frank — Leningrad.

RABATOJ ĈE JUGOSLAVAJ ŜTATAJ FERVOJOJ por vizitantoj de jugoslava adrialika riviero kaj de ceteraj jugoslavaj regionoj.

Sro Ministro de Trafiko, per sia ordono nro. M. S. 57-26. d. d. 10-a de Marto t. j. konsentis sekvantajn rabatojn, validantajn de 1-a de Aprilo ĝis 31-a de Decembro t. j.:

a) por la vizitantoj de nia riviero, ĉu el eksterlando, ĉu el niaj regionoj: 50% rabaton de normala tarifo.

La vojaĝantoj aĉetas en ekira stacio tutan bileton, kiu validos por senpaga reveno, se ili per atesto de lokaj aŭ komunumaj estraroj, aŭ de estraro de koncerna banloko pruvos, ke ili en nia riviero pasigis 15 tagojn.

b) por la vizitantoj de ceteraj regionoj de nia ŝtato, venantaj el eksterlando:

1. 25% rabaton de normala tarifo, se ili unuope vojaĝas.

2. 50% rabaton de normala tarifo se ili vojaĝas almenaŭ kvinope.

Ambaŭokaze (sub b) 1 kaj 2) la vojaĝantoj devas pasigi en nia lando minimume 15 tagojn kaj la farita vojaĝo sur la linioj de ŝtataj fervojoj devas esti minimume 500 km.

La vojaĝantoj sub b) 1. aĉetos en ekira stacio unu kaj duonon da bileto, kaj vojaĝantoj sub b) 2. la tutan bileton, kiu validos por senpaga reveno, se ili en nia ŝtato pasigis minimume 15 tagojn.

La vizitantoj ne devas pasigi 15 tagojn en unu loko, sed ili povas pasigi fiun tempon en diversaj lokoj.

Vojaĝantoj sub a) devas pruvi per atesto de koncerna lokoj, komunumaj aŭ banejaj estraroj kie ili restadis, ke ili en nia riviero pasigis minimume 15 tagojn.

Por la vizitantoj sub b) venantaj el eksterlando ne estas necesa atesto de loka aŭ komunuma estraro, sed fervojaj organoj pri tio konvikiĝos pere de la dato de l' enirvizo stampita sur pasporto.

Konduktoroj devas konvikiĝi el la atestoj de unuopaj estraroj resp. el la pasporto ĉu la vojaĝanto pasigis 15 tagojn en nia ŝtato. Enkalkulata estas ankaŭ restado en diversaj lokoj. Se la vojaĝanto ne pasigis 15 tagojn en nia lando, tiam li devas pagi diferencon inter la jam pagita tarifo kaj la tuta prezo de bileto laŭ la tarifo.

Interrompi la vojaĝadon estas permesite laŭ tiurilataj tarifordonoj.

El oficiala gazeto tradukis: I. F. P.
DIVERSAĴOJ.

Trajno kun du diversaj Reldistancoj. — La londona fakrevuo »The Lokomotive« aperigas sekvan interesan el historio de anglaj fervojoj: Fervojo de Vale of Neath, kiun 1866. jaro transprenis la okcidenta fervojo, estis sialtempe konstruita je larĝa relo. La fervojo havis 19. larĝrelajn lokomotivojn. Por ke oni ebligu trairon de normalrelaj trafikiloj, ili konstruis ankoraŭ trian relon, kaj samtempe ili trafikigis ankaŭ 3 normalrelajn lokomotivojn. Por eluzi ankaŭ la larĝrelajn lokomotivojn kaj vagonojn, — kiuj ankoraŭ estis en bona kaj uzebla stato, — kaj ke en la sama trajno trafiku, kiel larĝrelaj tiel ankaŭ la normalrelaj vagonoj, oni helpis al si tiamaniere ke estis envicigitaj en unua parto de trajno, larĝrelaj kaj en dua parto normalrelaj vagonoj. Kiel ligilo inter du larĝsistemoj servas tiel nomata »Sandwich-vagono«, kiu estas ekipita per bufroj de ambaŭ relsistemoj.

* (Sandwich estis angla ministro, kiu tiom multe laboris, ke li ĉiam iris kun du telervalizoj; la unuan li portis en dekstra kaj la alian en maldekstra mano, do li estis inter du valizoj).

Ĉe usonaj (Ameriko) fervojoj oni ankaŭ komunikigis trajnojn kunmetitajn de diversrelaj vagonoj.

Fervojkonstruado inter Algerio kaj Maroko.

Abd el Krim efektive eĉ ne supozis, ke lia nomo ludos rolon en historio de fervojkonstruado. La pasintaj militmanovroj pruvigis al francoj, kiel granda estas la bezono, ke oni konstruigu fervojan kunigon inter nordafrikaj kolonioj. Instigitaj per estintaj spertoj, ili serioze pripensas starigi fervojan kaj telegrafan kunigon inter Algerio kaj Maroko. Ili konsideras kiel tre granda graveco, ke la bezonaj antaŭlaboroj estu kiel eble, plej baldaŭ ekkomencitaj. Interalie ili intencas inter Oudida kaj Fez konstrui 380 km longan, normalrelan fervojlinion, ĉar ambaŭ urboj estas nuntempe kunigitaj nur per unu kamp-fervojlinio de 60 cm larĝeco.

Grava fervojakcidento en Costa Rica. —

Inter Alajucla kaj Cartago sur la ponto de rivero Virilla elreliĝis persontrajno, kiu estis plenplena de ekskursantoj. Unu vagono falis en riveron de kvindekfuta altaĵo. Krom tio el sesvagona trajno, elreliĝis 2 vagonoj. La akcidento okazis la 14-an de Marto t. j. je la 8-a horo, kaj pereigis 178 homojn (krom 75 vunditoj).

Konstruado de la plej longa tunelo de Usono.

Per unu 14.5 km longa konstruota tunelo oni malgrandigos la ĉeflinion de la fervojo de Great Northern tra Cascad-montaro je 12 km. Kosto de konstruado sumiĝas je 10 milionoj da dolaroj. Konstrui la tunelon oni komencos samtempe ambaŭflanke kaj meze.

Varbado por pliigo de trafiko pere de filmo.

Oficejo por eksterlandaj aferoj en Berlin invitis la direkcion de germanaj ŝtataj fervojoj en Karlsruhe, ke ĝi disponigu sian filmon, nomitan »De Rhein ĝis lago de Boden tra Schwarzwald (Nigra-arbaro)« al germana ambasadoro en Washington. La citita ambasadoro volas prezenti la filmon pere de amerikaj filmentreprenoj, ne nur en grandaj urboj, sed ankaŭ en ĉiuj pli gravaj urboj de Usono. Antaŭe ol la filmo ekkomencus sian rondiron trans la Oceano, prezentos ĝin la germana ambasadoro en ambasadorejo antaŭ invitataj gastoj kaj antaŭ deputitoj de registaro, industrio, gazetaro, kaj antaŭ grandaj vojaĝentreprenoj.

Trafiko inter Anglujo kaj Francujo. Ideo efektiviĝi direktan fervojan komunikadon inter Anglujo kaj la Eŭropa-kontinento pere de submara tunelo, jam de kelkaj jardekoj okupas la interesigitajn ŝtatojn. Oni precipe de franca parto ripetas tiun demandon, sed pro nacidefenda vidpunkto oni samtempe forĵetas ĝin de angla parto, malgraŭ ke la angla publika opinio estas por projekto kaj pro franca-angla amikeco, devenanta post la milito, oni konsideras ĉiun politikan timon superflua.

Jam antaŭ 8 jaroj delegis la angla subparlamento komision por esplori tiun projekton. La komisiono kunsidis sialtempe kun francaj kaj italaj delegitoj kaj ili fiksas jenon:

Antaŭ milito pliigis la komerc-trafiko inter Anglujo kaj Francujo apenaŭ per 30%, dum samtempe inter Anglujo kaj Germanujo preskaŭ per 60%. —

Kaŭzo por tiel malgranda plialtigo de trafiko inter Anglujo kaj Francujo estas la maloportuneco kaj malrapideco de transportado inter ĉi-du landoj. Tra tunelo bezonas la rapidtrajno 6 horojn da veturado por la vojo de Londono ĝis Paris, kaj se la trafiko postulus, la trajnoj povus sekvi unu la alian per 5 aŭ 10 minutaj intertempoj. Sen speciala ŝarĝo oni povus ĉiutage transporti tra tunelo ĉirkaŭ 30.000 da personoj kaj 30.000 da lunoj de aĵoj.

Dum milito oni efektivigis inter haveno Richbrough kaj francaj kaj belgaj havenoj vaportrajekton (filoso, komunikanta inter du riverbordoj) per kiu oni ebligis ankaŭ transportadon de fervojkomunikiloj. Nuntempe servas tiuj vaportrajektiradoj nur por transportado de komercaj-trafikoj.

En januaro de t. j. oni unuan-fojon uzis ĝin escepte nur por transportado de personoj, kiam oni transportis anglan milittransporton (kons. el 44 homoj kaj 100 ĉevaloj), de regiono Rhein hejmen. Alie oni transportadas per tiuj trajektoj ĉefe: manĝaĵarojn, fruktojn kaj legomojn, do precipe rapidputrigemajn aĵojn.

Adeptoj de konstruado de submara tunelo ne estas timemaj je vaportrajektiradoj, eĉ kontraŭe ili tre ĝoje akceptus plifortigon de ĝia trafiko, ĉar ĵus per plifortigo de trafiko oni pruvus ankoraŭ pli bone kaj pli efike la bezonon de konstruo de la tunelo.

Kolektis kaj tradukis:

F. Pethö

sekretario de I. A. E. F.

Elektra savhalligilo.

Rilate al la elektrigo de la fervojlinio Stockholm—Malmö en Svedujo oni enkondukos aparaton kiu ebligas de stacio haltigon de vagonaro kie ajn sur la linio ĝi troviĝas.

En liu ĉi okazo oni enmetas apartajn flurompiilojn ĉe la stacioj. Sendube tio ĉi estos granda progreso koncerne la trafik sekurecon.

La elektraj laboroj sur la 458 km longa linio estas finotaj meze de majo.

(Laŭ jernbanemanden).

Nova fervojmotorvagono de aparta konstruo baldaŭ estos provelurigata en Svedujo. La vagono estas konstruita ĉe la granda vagonuzino en Görlitz, Germanujo. La motoro estas muntita de sveda ingeniero M. Töcklin, Stockholmo. La plej granda avantaĝo de la nova tipo estas ĝia senbrua veturado. La 28-an de februaro la vagono veturis de Malmö al Stockholmo.

La vagono estos veturigata al Norvegujo, Danujo kaj multaj aliaj landoj.

(Laŭ jernbanemanden)

Ĉu kuniĝo de la norvega fervojistaro? La norvega fervojistaro nun konsistas el 3 asocioj. La lokomotivistoj kaj helfistoj, la endomaj oficistoj kaj la eksterdomaj oficistoj al kiuj ankaŭ apartenas la laboristoj en lok. kaj vagonlaborejoj.

La lasta grupo kiu ankaŭ estas la plej multnombra estas aliĝinta al la tutlanda laboristasocio.

En la lasta tempo komitato konsistanta el membroj de la 3 grupoj kunvenis celante kuniĝon de ĉiuj fervojistoj escepte staciestroj kaj pli altrangaj oficistoj.

La plimulto de la komitato proponas: La nunaj gazetoj estas kunigitaj al unu gazeto kun unu redaktoro.

Ĉiu de la aliĝontaj grupoj ricevas salajrigitan konfidaton en la nova estraro.

La asocio estos gvidata de estraro de membroj. La novan kotizon oni proponas je 36 kr. por plenpagantoj kaj 18 kr. por duonpagantoj.

La nova asocio provizore ne aliĝos al la tutlanda laboristasocio. Espereble la kuniĝo baldaŭ efektivigos.

LA NORVEGAJ FERVOJOJ.

La gajno de la ŝtatformoj aliĝas pli kaj pli. En la tempo 1922—1923. la gajno estis 2,729.453 n. kr.

1923—1924.: 4,863.401.— kr. kaj por la lasta kalkularo 1924—1925 ĝi estis 9,942.960.— kr.

Bedaŭrinde la salajro ne sekvas en la sama proporcio. Ĝi restas la sama.

R. Horrisland — Norvegujo.

Ĉe la peruaj fervojoj la trako en la tunelo de Caldera atingas marnivelon de 4780 m, ĝi do estas la plej alte lokita trako de la mondo.

La fervojaj biletoj, kiaj ili ankoraŭ nun estas uzataj, estis elpensitaj jam en la jaro 1836. de Edm o n s o n, oficisto de la fervojo Manchester-Leeds.

La 15an de oktobro 1913. la unua aerpoŝto estis inaŭgurata sur linio Paris — Bordeaux.

Georg Habelok — Germanujo.

Internacia intereŝanĝo de fervojoficistoj. La estraro de «Union Internationale de Chemins de Fer» esprimis en sia kvara kunsido laŭ propono de germana delegacio la deziron, ke fervojaj administracioj esploru la demandon pri reciproka intereŝanĝo de junaj, talentaj fervojoficistoj. Ĉe la intereŝanĝo oni atentu la praktikan spertecon de la oficisto. Al tiuj oficistoj oni donos la postenon, kiu ebligas al ili studi la organizon kaj funkciadmetodon.

Universala Kongreso de Internacia Transportlaborista Federacio okazos de 15—22. de Septembro 1926. en Parizo.

Internacia konferenco de Fervojaj oficistoj okazis 30.—31.-an de Maro en Amsterdam.

El »Mitteilungsblatt der I. T. F.« trad. I. F. P.

EL LA MOVADO.

GERMANUJO.

Germana asocio de fervojoficistoj — esperantistoj. La 7an de maro 1926 okazis la ĉijara ĉefkunveno en Berlin. Parloprenis bedaŭrinde nur 12 kolegoj el 9 lokoj. La prezidanto salutis la ĉeestintaron kaj donis la jarraporton. La asocio nun havas 94 anojn. La daŭra maldungo kaj la ekonomia krizo malhelpas rapidan progreson. Nur paŝon post paŝo ni povas antaŭenŝovi nian movadon inter la fervoji-

staro. La fakgazetaro estas favora al ni. La kasisto donis la kasraporton. La asocio havas kapitalon de preskaŭ 100 markoj. La ĝisnuna estraro estas reelektita, do: prezidanto kol. Georg Habellok, Breslau; sekretario kol. Gustav Pietsch, Berlin; kasisto kol. Ernst Mutschall, Senftenberg (A. aus).

SVEDUJO.

Urĝe petita skribi kelkajn vortojn pri nialanda movado, mi ĉiam hezitis, — nia lando ja ne havas Esperanto-movadon inter la fervojistaro laŭ internaciaj mezuroj. Sed nia mondefenda ĉeno havas erojn ankaŭ en nia malproksima lando. Fortaj eroj, sed ankoraŭ malmultaj.

Eble oni opinias ke estas lanfarono kiam mi diras ke la eroj estas fortaj. Tial mi devas doni klarigon. Oni ja ĉiam diras, ke la forto en iu organizo pruvigas la fidelon, kiun anoj montras al la organizo. Kaj en tiu rilato la svedaj anoj de IAEF verŝajne montris bonan fidelon, eble la plej bonan fidelon en la tuta asocio.

Jen la pruvo: Depost la restarigo de nia asocio ĝis nun, sin aniĝis entute 22 anoj de Svedujo. Ĉiuj de ili, krom 2, daŭre restas kiel anoj. Unu el la perdintoj estis dum lastjaro forrabita de la asocio de morto, — lin renkontis la fervojista morto, morto sub la mullpezaj vagonradoj. Restas do nur unu el la anoj, kiu estas disigita de la asocio pro tio ĉar li ne repagis sian kotizon.

Tamen, tiu estas la sola lumpunkto de nia lando. Dudek anoj el entute ĉirkaŭ 51.600 fervojistoj estas ja vere hontinda cifero. La nombro devas rapide kreski . . . rapide . . .

Plu venontfoje.

Ernst Eriksson — Stockholm.

RUSUJO.

Esperanto en Centra Fervojista Klubo en Leningrad. En novembro 1925, en Centra fervojista klubo je nomo de Zinovjev (de Fervojo Moskva—Leningrad) okazis lekcio pri esperanto kun ekspozicio kaj malgranda teatraĵo ilustranta la praktikan signifon de la internacia lingvo. Estis malfermita rondeto kun 15 konstantaj lernantoj, fervojistoj kaj fervojficistoj. Gvidas H. Frank. Post unumonata serioza studado la rondeto komencis praktikan aplikon de esperanto per korespondado kun eksterlandaj fervojistoj. La ricevitaj leteroj, lumigantaj la vivkondiĉojn de niaj eksterlandaj kolegoj, estis lokigitaj en tagĵurnalo de fervojista profesia sindikato kaj en la klubaj murgazeto. Poste, ĉar alvenis tre multe da interesaj leteroj, la rondeto komencis eldonadon de propra grandformata murgazeto (maŝinskribita, kiu donis al la tuta klubo interesan kronikon de eksterlanda fervojista vivo. Krom tio pere de nia rondeto korespondas kun eksterlando la sporta rondeto, senreligiula rondeto, virina rondeto. Al solena kunveno virina okaze de intenacia tago de Plaboristino nia rondeto laŭlegis leterojn de kamaradinoj en Francio—Germanio—Anglio—Bulgario. Nun ni preparas duan numeron de nia murgazeto kaj dum aprilo ni aranĝos por la tuta klubo lumbildvesperon

(la fervojoj en eksterlando) per materialo kolektita el la tuta mondo ekskluzive per esperanto.

H. Frank — Leningrad.

FINLANDO.

Rondovojaĝo de finnaj kolegoj. En venonta oktobro intencas staciestro H. Salokannel, prezidanto de la »Esperanto Asocio de Finnlando« kaj asesoro de nia Asocio kaj unu aŭ du aliaj kolegoj fari longan esplorvojaĝon el Finnlando tra Estonio, Latvio, Litovio, Polio, Aŭstrio, Svisio, Italio, Francio, Belgio, Anglio, Holando, Germanio, Danio kaj Svedio por esplori la prirespondecon de fervojaj administracioj rilate la transporton de komercaĵoj. La vojaĝantoj esperas helpon de bonvolaj kolegoj dum vojiro. Pli detale poste.

H. Salokannel.

HUNGARUJO.

Szeged. Sro Thurzo Péter, ĉefkontroloro gvidis kurson dum deĵortempo de 1 ĝis 2 horo, en urbo Szeged, ĉe MAV Üzletvezetőség (fervoj-administracio de hung. ŝtataj fervojoj). Je la komenco estis 16, lernantoj. Fins la kurson 12.

Gyöngyös. Ĉe la petenkosta kunveno de hungaraj esperantistoj en Gyöngyös reprezentis nian asocion nia delegito por Hungarujo sro. E. Löbl el Budapeŝt. Li salutis la kongreson kaj partoprenis interesan diskuton pri la fervojaj aferoj koncernantaj nian movadon.

JUGOSLAVIO.

Maribor. Dum III-a Sudslava Esperanto Kongreso en Maribor (Pentekosto) reprezentis nian asocion niaj vicprezidanto sro I. F. Puhalo kaj sekretario sro F. M. Pelhő. Vicprezidanto salutis la kongreson en la nomo de nia asocio. Dum la kongreso aranĝis nomitaj estraranoj kunvenon de ĉeestantaj ferv. esp., ĉe kiu estis pritraktitaj diversaj aferoj. K. E. F. Zagreb reprezentis sro prezid. Poženel.

Beograd. En Beogrado estas fondita Klubo de Esp. Fervojistoj. La estraro konsistas el:

Prezidanto: sro S. V. Stojnić, sup. kontroloro de Gen. Ferv. Dir., prezidanto de I. A. E. F.;

Sekretario: sro Đorđe Draško;

Kasisto kaj bibliotekisto: sro Arigo Kofon;

Revizoroj: sroj Franjo Repić, Ljub. Milić, Ivan Garin.

Samtempe malfermis nia prezidanto sro Stojnić kurson por komencantoj, kiun partoprenas 11 fervojistoj.

Bjelovar

Ljubljana estas fondotaj kluboj.

Split

Zagreb.

Kunveno de Klubo de Esperantistoj Fervojistoj troviĝas ĉe »Udruženje Jugoslavenskih Nac. Željezničara« (Unuiĝo de jugoslavaj naciaj fervojistoj) en Ilica nro 48. II. etaĝo. Kunvenoj ĉiu-ĵaŭde komence de 20. horo.

Legantoj de »La Fervojisto!«

Petu senpagan specimenan numeron, abonu kaj legu la ĵurnalon

»LA ORA EPOKO«,

bazita je

fakto, espero kaj kuraĝigo.

Ĝi estas same interesa por ĉiuj homoj, sen konsidero de sia aparteneco al ia klaso de la homara socio aŭ al ia religio; ĝi servas al ĉiuj per bone elektitaj artikoloj, atentigantaj pri la novaj venkoj de la homaro sur tereno socia, teknika, pedagoga, scienca, saneca, ktp. kaj montrantaj je la ora epoko de la homaro, sopire atendata de ĉiuj ĉi konscie ĉu subkonscie.

Ĝi estas la ĵurnalo, kiun vi ankoraŭ bezonas. Tial ne hezitu, konatiĝi kun ĝi kaj skribu ankoraŭ hodiaŭ poŝtkarton al la eldonejo.

Prezo por 12 sinsekvaj numeroj 6 sv. fr., pagblaj en unu aŭ pluraj parto-pagoj.

»La Ora Epoko«, P. F. 15988-LF. Baden, Arg., Svisujo. (Suisse).

ANONCO!

Niaj anoj deziras korespondadi kun samfakuloj. Skribu! Via adreso estos publikigata en nia liga informilo! — Adr.: Esperanto-Verband Deutscher Eisenbahner, p. adr. Georg Habellok, Breslaŭ X, Schleiermachersstr. 19.

REKOMENDATA DE LA
XVI-a UNIVERSALA KONGRESO
DE ESPERANTO!

La eldonon de la
SOLA ARTA LITERATURA
MONATA ESPERANTA REVUO

LITERATURA MONDO

Transprenis
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO
Budapest, VI., Eötvös-u. 3.

Ĉiu grupo kaj literaturamanto
nepre helpu la gazeton per
abono kaj disvastigo!
Po No 12.000 hung. kronoj.

KUNLABORANTOJ:
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ
VERKISTOJ EL ĈIUJ LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUON!

Oficiala parto

KOTIZOJ. — Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficilan organon kaj ĉiujn eldonaĵojn de la asocio. Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio 5.50 Sil. — Anglujo 6 Sil. — Belgio 17 Fr. — Ĉeĥoslovakujo 20 Ĉk. — Danujo 4 Kr. — Francujo 17 Fr. — Germanujo 3 Om. — Hungarujo 4 Ok. — Italujo 20 L. — Japanujo 3 J. — Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Polujo 3 Zl. — Svedio 4 K. — Svisujo 4 Sv. fr. — Usono 1 Doll.

Landoj kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

Novaj anoj pagas krom la kotizo en unua jaro 10% kiel enskribopagon.

Monon oni sendu en rekomendita letero al: **Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj** (kasiso Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio, Strojarska cesta.

Varbu anoncojn!